LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

പതിനാറാം സമ്മേളനം

2016 ഫെബ്രുവരി 11, വ്യാഴം

വാല്യം 161] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 5

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭയുടെ പതിനാറാം സമ്മേളനം 2016 ഫെബ്രുവരി മാസം 11-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. എൻ. ശക്തന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനകാലത്തേയ്ക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

1. വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

(ചോദ്യോത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ഒന്നടങ്കം എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് അഴിമതി മന്ത്രിസഭ രാജി വയ്ക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു.)

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞാലുടൻ അടിയന്തരപ്രമേയം ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കാം. ... ബഹളം...

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ *91

ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി

1(*91) ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്:
ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ:
ശ്രീ. എ. റ്റി. ജോർജ്:
ശ്രീ. ആർ. സെൽവരാജ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ലൈറ്റ് മെട്രോ നടപ്പാക്കാൻ എന്തെല്ലാം കർമ്മ പദ്ധതികളാണ് ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ബി) എന്തെല്ലാം ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങളാണ് ഇതുവഴി കൈവരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്;

(സി) ഇത് നടപ്പാക്കാൻ ഭരണതലത്തിൽ എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്?

പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്): സർ,

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിൽ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനായി വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടും (ഡി.പി.ആർ.) രൂപരേഖയും തയ്യാറാക്കുകയും പ്രസ്തുത പദ്ധതിക്ക് 11-9-2015-ലെ ജി.ഒ. (എംഎസ്.) നമ്പർ 74/15/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം ഭരണാനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയോടനുബന്ധിച്ചുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾക്കായി ഇടക്കാല കൺസൾട്ടന്റായ ഡി.എം.ആർ.സി.-യും കേരള റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്-ഉം തമ്മിൽ 20-1-2016-ന് കരാർ ഒപ്പുവയ്ക്കുകയും ചെയ്തു.

സ്ഥലമെടുപ്പിനാവശ്യമായ വിശദവിവരങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുക, ലൈറ്റ് മെട്രോ പാതയിൽ ആവശ്യമായ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ രൂപരേഖയും എസ്റ്റിമേറ്റും തയ്യാറാക്കുക, പൈപ്പുകളും കേബിളുകളും സ്ഥാപിക്കാനുള്ള രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുക, ലൈറ്റ് മെട്രോ കോച്ചുകളുടെ രൂപകല്പനയും ദർഘാസ് ക്ഷണിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സാങ്കേതിക വിവരണങ്ങളും തയ്യാറാക്കുക എന്നീ കർമ്മ പദ്ധതികൾ കെ.ആർ.റ്റി.എൽ. ആവിഷ്കരിച്ചു വരുന്നു. ഇതുകൂടാതെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അനുമതി എത്രയും വേഗം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുതകുന്ന നടപടികളും കർമ്മ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു.

(ബി) തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങൾ ഇന്ന് നേരിട്ടു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾ ലഘൂകരിക്കുന്നതിൽ നിർണ്ണായകമായ കാൽവെയ്പ്പാകും ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി. യാത്രാ സമയത്തിൽ ഗണ്യമായ കുറവ്, സാധാരണക്കാരന് താങ്ങാൻ കഴിയുന്ന നിരക്കുകൾ, സുഖപ്രദമായ യാത്ര, ഇന്ധനലാഭം എന്നിങ്ങനെ പല ലാഭങ്ങളും ഈ പദ്ധതിമൂലം ഉണ്ടാകും. വൈദ്യുതിയിൽ ഓടുന്ന വാഹനമായതിനാൽ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഉണ്ടാവില്ല എന്നതും മറ്റൊരു പ്രധാന നേട്ടമാണ്. റോഡ് വികസനത്തിന് ആവശ്യമായ വൻതോതിലുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പും പുനരധിവാസവും മറ്റും വേണ്ടിവരില്ല എന്നതാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ മറ്റൊരു പ്രത്യേകത.

(സി) കേരള റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് എന്ന പേരിൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിനായി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിൽ ഒരു സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദമായ പദ്ധതി റിപ്പോർട്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയും അതിനുള്ള ഭരണാനുമതി 11-9-2015-ലെ ജി.ഒ. (എംഎസ്.) നമ്പർ 74/15/പൊ.മ.വ. പ്രകാരം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഡി.പി.ആർ. പ്രകാരം തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതികൾക്ക് വേണ്ടി വരുന്ന ആകെ ചെലവ് 6728 കോടി രൂപയാണ്. (തിരുവനന്തപുരം-4219 കോടി, കോഴിക്കോട് 2509 കോടി) 21.821 കി.മീ. ദൂരത്തിൽ 19 സ്റ്റേഷനുകളോടെയാണ് തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. കോഴിക്കോട് 13.33 കി.മീ. ദൂരവും 14 സ്റ്റേഷനുകളുമാണ് ഉണ്ടാകുക. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരത്തിനായി പദ്ധതി റിപ്പോർട്ടും സമഗ്ര ഗതാഗത രൂപരേഖയും സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, റൂൾ 50 അനുസരിച്ച് അടിയന്തരപ്രമേയം ഇന്നലെ ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞിട്ട് അത് ചർച്ചയ്ക്കെടുത്തില്ല. അതുപോലൊരു *** ഇനി ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. സ്പീക്കർ നൽകിയ വാക്കിന് ഒരു വില വേണം. അങ്ങ് നൽകിയ വാക്ക് ഇന്നലെ പാലിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ചെയർ ഒരിക്കലും ***. സീറോ അവറിൽ അടിയന്തരപ്രമേയം എടുക്കാമെന്നാണ് ചെയർ ഇന്നലെ പറഞ്ഞത്. ഇന്നലെയും അടിയന്തര പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കാൻ അനുവാദം നൽകാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇന്ന് അടിയന്തരപ്രമേയത്തിന് നോട്ടീസ് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അത് ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. സീറോ അവറിൽ ആദ്യം തന്നെ അതെടുക്കും. ദയവായി ഇരിക്കണം.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: റൂൾ 307 അനുസരിച്ച് *** എന്ന വാക്ക് സഭാരേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്യണം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവ് ഒരു പദം പ്രയോഗിച്ചു. അത് രേഖയിൽ ഉണ്ടാകുകയില്ല.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്: സർ, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് കഴക്കൂട്ടം. ആയിരം പേർ തൊഴിൽ ചെയ്തിരുന്ന സ്ഥാനത്തുനിന്നും അൻപതിനായിരം പേർ തൊഴിൽ ചെയ്യുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമായി ടെക്നോപാർക്ക് വളർന്നിരിക്കുകയാണ്. ടെക്നോസിറ്റി കൂടിയാകുമ്പോൾ ഗതാഗതം വർദ്ധിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. മൂന്നാംഘട്ട ടെക്നോപാർക്കിന്റെ വികസനത്തോടു കൂടി ഏകദേശം ഒന്നര ലക്ഷം പേർ വന്നുപോകുന്ന ഒരു പ്രദേശമായി കഴക്കൂട്ടം മാറും. ഇപ്പോൾ കഴക്കൂട്ടത്തെ ഹൈവേയും മെയിൻ റോഡും ഭയങ്കരമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കിലാണ്. മന്ത്രിമാർ വരെ മണിക്കൂറുകളോളം കാത്തുകിടക്കേണ്ട സ്ഥിതിയാണ്. അത് മുന്നിൽകണ്ടുകൊണ്ടാണ് മോണോ റെയിൽ പദ്ധതി ആരംഭിച്ചത്. രണ്ടുമൂന്നു വർഷക്കാലം അതുമായി മുന്നോട്ടുപോയി. മോണോ റെയിൽ പദ്ധതി അവസാനിപ്പിക്കാനും അതിനുപകരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി കൊണ്ടുവരുവാനുമുണ്ടായ സാഹചര്യം എന്താണ്; അതുകൊണ്ടുണ്ടായ കാലതാമസം ഈ പ്രോജക്ടിനെ ബാധിച്ചിട്ടില്ലേ; അതിനെക്കുറിച്ച് എന്ത് വിശദീകരണമാണ് നൽകാനുള്ളത്?

---

* സഭാദ്ധ്യക്ഷന്റെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം രേഖയിൽ നിന്നും നീക്കം ചെയ്തു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ഡി.എം.ആർ.സി. തയ്യാറാക്കിയ എസ്റ്റിമേറ്റ് പ്രകാരമാണ് തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് മോണോ റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചത്. 1-10-2013-ന് ദർഘാസ് ക്ഷണിക്കുകയും ചെയ്തു. Bombardier Transportation India Private Limited എന്ന ഒരു സ്ഥാപനം മാത്രമാണ് അതിൽ താൽപ്പര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ സർക്കാർ നിർദ്ദേശപ്രകാരം പുനർദർഘാസ് ക്ഷണിക്കുകയും ചെയ്തു. 30-5-2014-ന് പുനർദർഘാസ് തുറന്നെങ്കിലും വീണ്ടും ഒരു ടെണ്ടർ മാത്രമാണ് ലഭിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന് മത്സരാധിഷ്ഠിതമായ ടെണ്ടർ ലഭിക്കുന്നില്ല, ടെക്നോളജിയുമില്ല എന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ഡി.എം.ആർ.സി.-യുടെ ഉപദേഷ്ടാവ് ശ്രീ. ഇ. ശ്രീധരൻ നൽകിയത്. മോണോ റെയിൽ നടപ്പിലാക്കിയ രാജ്യങ്ങളിൽ പല തകരാറുകളും ഉണ്ടെന്നും അതുകൊണ്ട് ലൈറ്റ് മെട്രോയാണ് എറ്റവും നല്ലതെന്നും അദ്ദേഹം നൽകിയ റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ടെണ്ടർ വിളിച്ചിട്ടും മത്സരാടിസ്ഥാനത്തിൽ ടെണ്ടറുകൾ വരാത്ത ഒരു സ്ഥിതി വന്നതിനാലാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോയെപ്പറ്റി ആലോചിക്കാൻ നിർബന്ധിതമായത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ലൈറ്റ് മെട്രോയ്ക്ക് പല ഗുണങ്ങളുമുണ്ട്. ഉദാഹരണമായി, മെട്രോ സിറ്റികളിൽ ഇത്ര യാത്രക്കാർ വേണമെന്ന് നിർബന്ധമുണ്ട്. ലൈറ്റ് മെട്രോയ്ക്കാണെങ്കിൽ അതില്ല. കേന്ദ്രാനുമതി ലഭിക്കാൻ ലൈറ്റ് മെട്രോയാണ് ഏറ്റവും നല്ലതെന്ന ഉപദേശം കിട്ടിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോയിലേക്ക് മാറിയത്.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്: സർ, 22 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള പദ്ധതിയാണ് തിരുവനന്തപുരത്തെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി. അതിൽ 13 കി. മീ. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ കൂടിയാണ് പോകുന്നത്. അതിൽത്തന്നെ ഹൈവേയിൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആവശ്യമില്ല. കേശവദാസപുരം കഴിഞ്ഞാൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആവശ്യമില്ല. കേശവദാസപുരത്തിനും കഴക്കൂട്ടത്തിനും ഇടയിൽ ഞെരുങ്ങിയ റോഡാണ്. അത് നാലുവരി പാതയാക്കിയാൽ മാത്രമേ ലൈറ്റ് മെട്രോ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ലൈറ്റ് മെട്രോ നടപ്പിലാക്കാൻ ആവശ്യമായ പണം എവിടെ നിന്നും കണ്ടെത്തും; ഈ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഭീമമായ തുക ഇപ്പോൾ വേണ്ടി വരും. ഇപ്പോൾ കഴക്കൂട്ടം പ്രദേശത്ത് ഒരു സെന്റിന് 25 ലക്ഷം-40 ലക്ഷം രൂപ വിലയാണ്. അങ്ങനെ വളരെ അടാക്കീവായ ഒരു പ്രദേശത്ത് റോഡ് വൈഡനിംഗിനുവേണ്ടി സ്ഥലം എടുക്കുമ്പോൾ ഭീമമായ തുക വേണ്ടിവരും. അത് എത്രത്തോളം കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. ഈ പദ്ധതിക്ക് ആവശ്യമായ പണം എവിടെ നിന്നും കണ്ടെത്തും; എങ്ങനെയാണ് ഈ പദ്ധതിക്ക് സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സുകൾ കണ്ടെത്തുന്നത്; അത് എത്രത്തോളം ഗുണപ്രദമാകും; എത്രത്തോളം നാട്ടുകാർക്കും സർക്കാരിനും പ്രയോജനപ്പെടും എന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമാക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കേശവദാസപുരം മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുള്ള 9.37 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡ് 24 മീറ്റർ വീതിയിൽ വികസിപ്പിക്കാനാണ് പദ്ധതിയിൽ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി 2.5 മീറ്റർ സെൻട്രൽ മീഡിയനോടുകൂടിയ നാലുവരിപ്പാതയുടെ വികസനം, ഫുട്പാത്ത്, യൂട്ടിലിറ്റി കോറിഡോർ, 7 ജംഗ്ഷനുകളുടെ വികസനം, ശ്രീകാര്യത്തും ഉള്ളൂരും ഫ്ലൈ ഓവറുകളുടെ നിർമ്മാണം എന്നിവയും ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു. 426.44 കോടി രൂപ (ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഉൾപ്പെടെ ഏകദേശം 548 കോടി രൂപ) അടങ്കൽ തുകയായി പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മെഗാ പ്രോജക്ടുകൾക്ക് മാറ്റി വയ്ക്കുന്ന തുകയിൽ നിന്നും എടുക്കുന്നതിനാണ് ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുള്ളത്. പദ്ധതിയുടെ പ്രിപ്പറേറ്ററി വർക്കിലാണ് ഇതുൾപ്പെടുന്നത്. പദ്ധതിയുടെ വിഹിതവും പദ്ധതിയുടെ അടങ്കൽ തുകയും വേറെ കണക്കാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, തിരുവനന്തപുരത്തും കോഴിക്കോടുമാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നത്. മെട്രോ പദ്ധതിയും ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയും തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡമെന്താണ്; കൊച്ചിയിൽ മെട്രോ പദ്ധതിയാണ്. കോഴിക്കോടും തിരുവനന്തപുരത്തും ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയും. ഇത് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡമെന്താണ്; അതോടൊപ്പം തന്നെ ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ എന്ന് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും; ദിവസം കഴിയുന്തോറും ഭൂമിയുടെ വില കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ പദ്ധതി എന്ന് ആരംഭിച്ച് പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്; കോഴിക്കോട് ഇതിന്റെ ഫസ്റ്റ് സ്റ്റേജ് കഴിഞ്ഞു എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. അപ്പോൾ എന്ന് പദ്ധതിയാരംഭിച്ച് പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, Peak Hour Peak Direction Traffic (PHPDT) അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഏത് തരം മാസ്റ്റർ റാപ്പിഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റമാണ് ഉചിതമെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത്. അതായത് PHPDT 90000 വരെ ഹെവി മെട്രോയാണ് അനുവദിക്കുന്നത്. അതേസമയത്ത് 50000 വരെ മീഡിയം മെട്രോയാണ്. 30000-ൽ താഴെയാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ. നമ്മുടെ സിറ്റികളിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് ഇപ്പോൾ 10000 PHPDT മാത്രമേയുള്ളൂ. കോഴിക്കോട് 6000 PHPDT മാത്രമാണുള്ളത്. 2041-ൽ മാത്രമേ നമ്മൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ട്രാഫിക് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാവുകയുള്ളൂ. 30000-ൽ താഴെ PHPDT വരുന്ന സ്ഥലത്താണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ സ്ഥാപിക്കുന്നത്. അതിനാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അനുമതി നൽകുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. റ്റി. ജോർജ്: സർ, ഏത് പദ്ധതിയുടെയും വിജയം അതിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്രോതസ്സാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം. എ. വാഹീദ്, എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഈ പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായം വായ്പയായി നൽകാമെന്ന് ജപ്പാൻ ഇന്റർനാഷണൽ കോ-ഓപ്പറേഷൻ ഏജൻസി (JICA) സന്നദ്ധത പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. രണ്ട് ശതമാനം പലിശയ്ക്കാണ് ഈ തുക ലഭിക്കുന്നതെന്നും അറിയുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതുപോലെ തന്നെ ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭനടപടികൾക്കായുള്ള ഇടക്കാല കൺസൾട്ടന്റായി നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് ഏത് സാഹചര്യത്തിലാണ് എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ ഇടക്കാല കൺസൾട്ടന്റായി ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൊച്ചി മെട്രോയുടെ വർക്കിൽ അവർ നിർവ്വഹിച്ച സ്തുത്യർഹമായ ട്രാക്ക് റെക്കോർഡ് പരിഗണിച്ചാണ് അവരെ ഇടക്കാല കൺസൾട്ടന്റായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഫണ്ടിംഗിന്റെ കാര്യത്തിൽ 20 ശതമാനം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ്പും 20 ശതമാനം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും 60 ശതമാനം ഫോറിൻ/ ഡൊമസ്റ്റിക് ബോറോയിംഗുമാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പല കമ്പനികളും വിദേശ ഏജൻസികളും ഇപ്പോൾത്തന്നെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏത് ഏജൻസിയുടെ സഹായം തേടണം എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ അന്തിമമായി ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല. പലിശയുടെ കാര്യത്തിലും തിരിച്ചടവിലുമൊക്കെ ഏറ്റവും എളുപ്പവും സുതാര്യവുമായ ഓഫറുള്ള കമ്പനികളുടെ ഓഫർ മാത്രമേ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുകയുള്ളൂ. ആ ഏജൻസികളുടെ/ബാങ്കിന്റെ ഓഫർ മാത്രമേ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുള്ളൂ. ഇതുവരെയും ഒരു ഏജൻസി/ബാങ്കിനെ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സ്വീകരിക്കാൻ ഫൈനൽ ഡിസിഷൻ എടുത്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ആർ. സെൽവരാജ്: സർ, ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിയുടെ സാങ്കേതിക സാദ്ധ്യതകളെ സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; എപ്പോഴാണ് പഠനം പൂർത്തിയാക്കുന്നത്; പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് തിരുവനന്തപുരം മുതൽ നെയ്യാറ്റിൻകര വരെ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, തിരക്കേറിയ നഗരങ്ങളിൽ ഏറ്റവും അനുയോജ്യവും ചെലവുകുറഞ്ഞതുമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ. തിരുവനന്തപുരത്തെ ലൈറ്റ് മെട്രോ രണ്ടാംഘട്ടം നെയ്യാറ്റിൻകര വരെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഒന്നാംഘട്ടം പൂർത്തിയായതിനുശേഷം മാത്രമേ രണ്ടാം ഘട്ടത്തെപ്പറ്റി തീരുമാനമെടുക്കുകയുള്ളൂ.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, ഡി.എം.ആർ.സി.-യുടെ അഡ്വൈസ് പ്രകാരം മോണോ റെയിൽ പരാജയമാണ് അല്ലെങ്കിൽ വിജയകരമാകില്ല എന്നതുകൊണ്ട് ഉപേക്ഷിച്ചുവെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ഈ മോണോറെയിൽ പദ്ധതി പ്രായോഗികമല്ല എന്നുപറഞ്ഞ് ഉപേക്ഷിക്കുകയും ടെണ്ടർ ചെയ്യുന്നതുവരെ എത്തിക്കുകയും ചെയ്തത് ആരുടെ ഉപദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്; ഞാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. മുരളീധരനുമൊക്കെ ഇപ്പോൾ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന പ്രദേശത്തെ ജനപ്രതിനിധികളാണ്. ഞങ്ങളാരും അത് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടില്ല. ഡി.എം.ആർ.സി.-യാണ് അത് ചെയ്തത് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ അത് കഴിഞ്ഞ പാർലമെന്റ് ഇലക്ഷൻ വരെയുള്ള ഒരു ക്യാമ്പെയ്ൻ മെറ്റീരിയൽ ആയിരുന്നു. അടുത്ത നിയമസഭാ ഇലക്ഷനിലേയ്ക്കുള്ള ഒരു ക്യാമ്പെയ്ൻ മെറ്റീരിയലാണ് ഈ ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി. ഈ സർക്കാരിന് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു ആത്മാർത്ഥത ഇല്ലെന്നുള്ളതിന്റെ തെളിവാണിത്. ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി സംബന്ധിച്ചുള്ള ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറാക്കിയത് ഡി.എം.ആർ.സി.-യാണല്ലോ; ടോട്ടൽ പ്രോജക്ട് കോസ്റ്റിന്റെ 20 ശതമാനം സംസ്ഥാന സർക്കാർ വകയിരുത്തണമെന്നും 20 ശതമാനം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നൽകണമെന്നും 60 ശതമാനം വായ്പയായി കൊണ്ടുവരണ മെന്നുള്ള വ്യവസ്ഥയുമുണ്ടെന്നാണ് ഞങ്ങൾ ആ പ്രോജക്ട് നോക്കിയപ്പോൾ മനസ്സിലാക്കിയത്. ആ 20 ശതമാനം ഇതുവരെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നീക്കിവച്ചിട്ടില്ല. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ട് ലഭിക്കണമെങ്കിലും ബാങ്ക് വായ്പ ലഭിക്കണമെങ്കിലും നടപ്പാക്കുന്ന പട്ടണങ്ങളുടെ ഒരു കോംപ്രിഹെൻസീവ് മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ ആവിഷ്കരിച്ച് സബ്മിറ്റ് ചെയ്യാനുണ്ട്. അങ്ങനെയൊരു പദ്ധതി ഇതുവരെ ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടില്ല. അങ്ങനെ ആവിഷ്കരിക്കണമെങ്കിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവിടത്തെ ജനപ്രതിനിധികളുമായും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായും ചർച്ച നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. നടക്കാനിരിക്കുന്ന ഇലക്ഷന് ഒരു പ്രചരണോപാധി എന്നതിനപ്പുറത്ത് എന്ത് ആത്മാർത്ഥതയാണ് ഇതിനകത്തുള്ളത് എന്നറിയണം?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, 2015 ഒക്ടോബർ 16-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഉദ്യോഗസ്ഥരും കേന്ദ്ര നഗരവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. വെങ്കയ്യ നായിഡുവിനെ കണ്ട് തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതിക്കുള്ള ഡി.പി.ആർ. സമർപ്പിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞതുപോലെ കേന്ദ്രാനുമതി ലഭിക്കണമെങ്കിൽ രണ്ടുപദ്ധതികളുടെയും സമഗ്ര ഗതാഗത രൂപരേഖ കൊടുക്കണം. അന്ന് അവിടെയുള്ള മുഴുവൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഗവൺമെന്റ് തലത്തിലുള്ള സെക്രട്ടറിമാരും മെട്രോ, ലൈറ്റ്-മെട്രോ എന്നിവ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന മുഴുവൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരും മുഖ്യമന്ത്രിയുമായും ഞങ്ങളുൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകളുമായും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംസാരിച്ചു. ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ കോംപ്രിഹെൻസീവ് മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ (CMP) കൊടുക്കണമെന്നാണ് അവർ പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ നമ്മൾ ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ സ്പെഷ്യൽ മെസഞ്ചർ വഴി കോംപ്രിഹെൻസീവ് മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ (CMP) കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുകയും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അത് വളരെ ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഉൾപ്പെടെ 12 ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ ഇത് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. അതിനിടയിൽ നിരന്തരം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും query വരുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ മറുപടി നൽകുന്നുണ്ട്. സാധാരണഗതിയിൽ ഇതിനുള്ള അനുമതി ലഭിക്കുന്നതിന് ആറ് മാസം എടുക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അനുമതി ലഭിക്കുമെന്നുള്ള ഉറപ്പ് ലഭിച്ചതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ പ്രീപ്പറേറ്ററി വർക്കുമായി മുന്നോട്ടു പോകുകയും ഡി.എം.ആർ.സി.-യെ ഒരു ഇന്ററിം കൺസൾട്ടന്റായി എടുക്കുകയും അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോവുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികൾക്ക് എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ സംസാരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് നിയമസഭ കൂടുമ്പോഴും അല്ലാത്തപ്പോഴും ജനപ്രതിനിധികളുമായി സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോംപ്രിഹെൻസീവ് മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ (CMP) തയ്യാറാക്കിയത് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള NATPAC ആണ്.

<u>ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ:</u> സർ, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനത്തിരക്കും തിക്കുംതിരക്കുമുള്ള പ്രദേശത്തെ പരിഗണിച്ചാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ സംവിധാനം ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്ന് മുൻപ് ഇവിടെ പറഞ്ഞിരുന്നു. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ, ഏറ്റവും കൂടുതൽ തിക്കും തിരക്കുമുള്ളതും സഞ്ചരിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ളതും ആറ്റിങ്ങൽ, കല്ലമ്പലം തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിലാണ്. അതുപോലെതന്നെ തീർത്ഥാടന പ്രാധാന്യം, വിനോദ സഞ്ചാര പ്രാധാന്യം തുടങ്ങിയവയും ഗുണകരമായും വരും. അതുകൊണ്ട് ആറ്റിങ്ങൽ, കല്ലമ്പലം വരെയെങ്കിലും രണ്ടാംഘട്ടം ലൈറ്റ് മെട്രോ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്:</u> സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് ഒരു തുറന്ന സമീപനമാണുള്ളത്. സാധാരണഗതിയിൽ ഹെവി മെട്രോ വേണമെങ്കിൽ പി.എച്ച്.പി.ഡി.റ്റി. 90000 വരെയും ലൈറ്റ് മെട്രോ വേണമെങ്കിൽ പി.എച്ച്.പി.ഡി.റ്റി. 30000 വരെയും വേണമെന്ന് ഞാൻ നേരത്തെ ഒരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി പറഞ്ഞു, തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ തന്നെ പി.എച്ച്.പി.ഡി.റ്റി. 10000 ആണ്. 2041-ലെ പ്രതീക്ഷയുമായാണ് ഇപ്പോൾ ലൈറ്റ് മെട്രോയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. തീർച്ചയായും രണ്ടാംഘട്ട വികസന സമയത്ത് വർക്കലയും കൂടി പരിഗണിക്കും. ശ്രീനാരായണ ഗുരുദേവനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വർക്കല വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പ്രദേശമാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ബി. സത്യൻ: സർ, 2041 വരെ നമ്മളാരും ജീവിച്ചിരിക്കില്ല. നിലവിൽ എല്ലാ പട്ടണങ്ങളും കേന്ദ്രീകരിച്ചാണ് വികസനം എത്തി നിൽക്കുന്നത്. അതുതന്നെ അശാസ്ത്രീയമാണ്. പട്ടണത്തിലേക്ക് വരുന്ന ദേശീയപാതയിൽ പൊലിഞ്ഞുവീഴുന്ന ജീവിതങ്ങൾ, രാത്രിയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ചൊക്കെ അങ്ങേക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. ദേശീയപാതയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കാൻ, വിശേഷിച്ചും ആറ്റിങ്ങൽ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ഏറ്റവുമധികം റിവ്യൂ നടത്തിയിട്ടുള്ളത് വാസ്തവത്തിൽ മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ്. ആറ്റിങ്ങലിനെ ഒരു അപകടരഹിത പട്ടണമാക്കി മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാനത്തെ പ്ലാനിംഗ് ബോർഡിന്റെയും നാറ്റ്പാക്കിന്റെയും ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയുടെയും യോഗം അങ്ങുതന്നെ മുൻകൈ എടുത്ത് വിളിച്ചുചേർത്തിരുന്നു. ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മാമം മുതൽ കല്ലമ്പലം വരെ അപകടം പതുങ്ങിയിരിക്കുന്ന കേന്ദ്രങ്ങൾ സംസ്ഥാനത്തെ ആസൂത്രണ ബോർഡും നാറ്റ്പാക്കും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പുമെല്ലാം രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത് ബ്ലാക്ക്സ്പോട്ടുകളെന്നാണ്. ഏത് സമയവും അപകടം ഉണ്ടാകാം. മാമം അപകടം നമ്മൾ കണ്ടതാണ്. ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റി മോട്ടോർ വാഹന ടാക്സ് 15 വർഷത്തേക്ക് ഒരുമിച്ച് പിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്, പട്ടണങ്ങളിൽ ചുറ്റിക്കറങ്ങിയുള്ള വികസനത്തിനപ്പുറം ദേശീയപാതയിൽ, സോഡാക്കുപ്പിയിലെ ഗോലിപോലെ കിടക്കുന്ന പട്ടണങ്ങളെ വികസിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമം വേണ്ടേ, അങ്ങുതന്നെ മുൻകയ്യെടുത്ത് ആറ്റിങ്ങലിൽ മൂന്ന് കിലോമീറ്റർ വീതി കൂട്ടുന്നതിനുവേണ്ടി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പരിശ്രമം ദേശീയപാതാ അതോറിറ്റിയും ജില്ലാ ഭരണകൂടവും സർക്കാരും ഒരുമിച്ചാൽ മാത്രമേ നടക്കുകയുള്ളൂ. അത് പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ ഒരു ഇനിഷ്യേറ്റീവ് ഇതിലുണ്ട്. അതിൽ പ്ലാനിംഗ് ബോർഡ് വരെ ഇടപെട്ടുവെന്നതാണ് ഏറ്റവും സന്തോഷകരമായ ഒരു സംഗതി. അതിനുള്ള ഫണ്ട് ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ചു. പക്ഷെ, പിന്നെയും സ്ഥലം കിട്ടാനുള്ള തടസ്സം ഉണ്ടായതുകൊണ്ടാണ് ആ പണി നീണ്ടുപോകുന്നത്. ആറ്റിങ്ങൽ, മാമം പ്രദേശത്ത് കുപ്പിക്കഴുത്ത് പോലെയാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. അതിന് വീതി വയ്പിക്കുക എന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഏറ്റവും മുൻഗണനയിലുള്ള ഒരു പ്രോഗ്രാമാണ്. രണ്ട് ദിവസം മുമ്പ് അതിനെ സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ ഡിസ്കഷൻ നടന്നിരുന്നു. ഗവൺമെന്റ് അതുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: സർ, അങ്ങ് ലൈറ്റ് മെട്രോയെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. കേരളത്തിൽ കൊച്ചി മെട്രോയും കണ്ണൂർ എയർപോർട്ടുമൊക്കെ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കിയ ഒരു സർക്കാർ എന്ന നിലയിൽ തീർച്ചയായും ഇതും പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന പൂർണ്ണമായ വിശ്വാസം ഞങ്ങൾക്കുണ്ട്. കാരണം, ഇതിന് തുടക്കം കുറിക്കണമെന്നേയുള്ളൂ. ഏറ്റവും കൂടുതൽ പി.എച്ച്.പി.ഡി.റ്റി.-യുള്ള നഗരങ്ങൾക്കാണ് ലൈറ്റ് മെട്രോ കൊടുക്കുന്നതെന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. കോഴിക്കോട് നഗരത്തിൽ ഇത് കൊടുക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ ഒരു മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് ഏറ്റവും ഗുണകരമായി മാറും. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്ന ഒരു പ്രദേശമാണ് കോഴിക്കോട്. മലപ്പുറം ജില്ലയിലേക്ക് കടന്നാലും കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളവും കൂടി ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോയെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, വളരെ പോസിറ്റീവായ ഒരു നിർദ്ദേശമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റേത്. പക്ഷെ, കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ രണ്ടാംഘട്ട വികസനം രാമനാട്ടുകര വരെ ഇപ്പോൾതന്നെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ വയബിലിറ്റികൂടി കണക്കിലെടുത്ത്, വികസന സമയത്ത് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം വരെ നീട്ടുന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, കോഴിക്കോട് ലൈറ്റ് മെട്രോ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് എത്ര ഏക്കർ ഭൂമിയാണ് ആവശ്യമുള്ളതെന്ന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന്റെ പ്രാരംഭ നടപടികൾ എന്നത്തേക്കാണ് തുടങ്ങാൻ കഴിയുക; 2016 മാർച്ച് 31-ന് മുൻപ് കോഴിക്കോട് ഇത് സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഈ സഭയ്ക്ക് ഉറപ്പുനൽകാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് : സർ, തീർച്ചയായും 2016 ഫെബ്രുവരി 28-ന് മുമ്പ് പണി ആരംഭിക്കണം എന്നതന്നെയാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇന്റിം കൺസൾട്ടന്റിനെ നിയമിച്ചിരിക്കുന്നത് നാല് കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ്. ഒന്ന്, സ്ഥലമെടുപ്പിന് ആവശ്യമായ വിശദവിവരങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുക. രണ്ട്, മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ രൂപരേഖയും എസ്റ്റിമേറ്റും തയ്യാറാക്കുക. മൂന്ന്, പൈപ്പുകളും കേബിളുകളും മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുക. നാല്, ലൈറ്റ് മെട്രോ കോച്ചുകളുടെ രൂപകൽപ്പനയും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക വിവരങ്ങളും തയ്യാറാക്കുക എന്നിവയ്ക്കുവേണ്ടിയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത് നന്നായി. കോഴിക്കോട് ഇതിന്റെ വർക്ക് തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. ഇതിന്റെ പ്രിപ്പറേറ്ററി വർക്കിന്റെ ഭാഗമാണ് കോഴിക്കോട് പന്നിയങ്കര മേൽപ്പാലം. അതിന്റെ വർക്ക് തുടങ്ങി. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഫണ്ട് ചെലവഴിച്ച് ഡി.എം.ആർ.സി.യെക്കൊണ്ട് പണി ചെയ്യിക്കുന്ന ഒരു പാലമാണ് പന്നിയങ്കര മേൽപ്പാലം. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒന്നും തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ തുടങ്ങാൻ പോകുന്നതേയുള്ളൂ.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ): സർ, ഇവിടെ മെട്രോ, ലൈറ്റ് മെട്രോ, വിമാനത്താവളം തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചൊക്കെയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും സർക്കാരും സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് ഈ പണികളെല്ലാം എന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാം. പക്ഷെ, മെട്രോയ്ക്കും വിമാനത്താവളത്തിനും പുറമെ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാർ ജീവിക്കുകയും യാത്ര ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളുണ്ട്. അതിൽ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ് കാഞ്ഞങ്ങാട്-കാസർഗോഡ് ദേശീയപാത. കെ.എസ്.ടി.പി. ഏറ്റെടുത്ത് പണി തുടങ്ങിയിട്ട് പത്ത് കൊല്ലമായി. 2015 മാർച്ച് 31-ന് പൂർത്തിയാക്കുമെന്നായിരുന്ന തീരുമാനം. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ 2016 മാർച്ച് 31 എന്നാക്കി. ഇപ്പോൾ പകുതിപോലും ആയിട്ടില്ല. ആകെ 27 കിലോമീറ്റർ ദൂരമുള്ള റോഡ് 10 വർഷം പണി ചെയ്തിട്ടും പകുതിപോലും ആയിട്ടില്ല. രണ്ട് കൊല്ലമായി ആ റോഡ് സൈഡിൽ ആർക്കും ജീവിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. പൊടി കാരണം കുട്ടികളെ വീട്ടിൽ നിന്നും മാറ്റി നിർത്തുകയാണ്. പള്ളിക്കര, ഉദുമ ഭാഗത്ത് ആരും റോഡ് സൈഡിൽ താമസിക്കുന്നില്ല. അവർ നാട്ടിലേക്ക് തിരിച്ചുവരണമെങ്കിൽ ആ റോഡ് പണി പൂർത്തീകരിക്കണം. അതിന് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഒരു ലോക്കൽ റോഡിന്റെ നിലവാരം പോലുമില്ലാതെയാണ് അതിന്റെ പണി നടക്കുന്നത്. ഇത് പരിശോധിച്ച് അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട് റോഡ് പണി പൂർത്തീകരിച്ച് ആ നാട്ടിലെ ആളുകൾക്ക് ജീവിക്കാനുള്ള ഒരവസരം ഉണ്ടാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ നന്നായി. കെ.എസ്.ടി.പി. രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതിയിലാണ് അത് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. രണ്ടാംഘട്ട പദ്ധതി വേൾഡ് ബാങ്ക് സമ്മതിക്കാതിരുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം വളരെയേറെ ശ്രമം നടത്തിയാണ് നിങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തേക്ക് ഈ പദ്ധതി കൊണ്ടുവന്നത്. ആ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ജനങ്ങളുടെ കാര്യമായ സഹകരണം ഇല്ലെന്നുള്ള പരാതി അത് നടത്തുന്നവർക്കുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് മാസത്തിലൊരിക്കൽ അവലോകന യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കാറുണ്ട്. അവലോകന യോഗത്തിൽ കിട്ടുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട സംഗതി, വേണ്ടത്ര പിന്തുണ കിട്ടുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് ഇവിടെ ഇരിപ്പുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം അദ്ദേഹത്തിന്റേയും ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജിയുടെയും നിയോജക മണ്ഡലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശത്തെ റോഡിന്റെ പണി നോക്കാൻ പോയതാണ്. വളരെ കൃത്യമായ അവലോകനം നടത്തുകയും, വളരെ കൃത്യമായി പണി നടക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ, കുറച്ചുകൂടി ജനപിന്തുണ ഈ പദ്ധതികൾക്ക് ആവശ്യമാണ്. അല്ലെങ്കിൽ സമയ ദൈർഘ്യം ഉണ്ടാകും. കൃത്യമായി ചെയ്യ തീർക്കാനും പ്രയാസമുണ്ട്.

GPM. 2/239/2020-3

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, ലൈറ്റ് മെട്രോയിൽ 22 കിലോമീറ്ററിൽ 19 സ്റ്റേഷനുകളാണ് ആദ്യമായി പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നത്. ടെക്നോസിറ്റി പള്ളിപ്പുറത്ത് നിന്ന് തുടങ്ങി സെക്രട്ടേറിയറ്റ്, തമ്പാനൂർ, കിള്ളിപ്പാലം, കരമന വരെയാണ്. ഡൽഹി മെട്രോയും മുംബൈ മോണോറെയിലുമൊക്കെ കാണുമ്പോൾ ടിക്കറ്റിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന വരുമാനത്തോടൊപ്പം ഒരു വലിയ വരുമാന സ്രോതസ്സ് ചില പ്രത്യേക സ്റ്റേഷനുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ചുള്ള ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സും അതിനോടൊപ്പമുള്ള ഓഫീസ് സമുച്ചയങ്ങളുമാണ്. ഡൽഹിയിൽ നമ്മളെല്ലാം പോകുന്ന നെഹ്രു പ്ലേയ്സ് പോലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനം ഡി.എം.ആർ.സി.-ക്ക് ലഭിക്കുന്നത് ഓഫീസ് സ്പേയ്സിൽ നിന്നാണ്. അതുപോലെയുള്ള പ്ലാനുകൾ സ്ഥലത്തിന്റെ അവയ്ലബിലിറ്റി അനുസരിച്ച് പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നുണ്ടോ ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം നിർദ്ദേശിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. സാധാരണ ഗതിയിൽ മെട്രോ റെയിൽ ആണെങ്കിലും ലൈറ്റ് മെട്രോ ആണെങ്കിലും മറ്റ് ഏത് പദ്ധതിയാണെങ്കിലും ടിക്കറ്റ് വിറ്റ് മാത്രം വയബിൾ ആകുന്നതല്ല. അത് ലാഭകരമാക്കണമെങ്കിൽ, വയബിൾ ആക്കണമെങ്കിൽ, നോ പ്രോഫിറ്റ് നോ ലോസ്സിൽ പോകണമെങ്കിൽ മറ്റ് ചില പദ്ധതികൾ കൂടി ഇതിനോടൊപ്പം ആവിഷ്കരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം പള്ളിപ്പുറത്ത് ലൈറ്റ് മെട്രോ ഡിപ്പോ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും അതിനോടനുബന്ധിച്ച് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും പത്ത് ഹെക്ടർ (20 ഏക്കറോളം) സ്ഥലം ഇപ്പോൾ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് ഡവലപ് ചെയ്ത് ഇത് ലാഭകരമാക്കി കൊണ്ടുപോകാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതുപോലെ തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിയിലും കുറച്ച് സ്ഥലം കിട്ടുകയാണെങ്കിൽ ആ സ്ഥലം എടുത്ത് അതും ഡവലപ് ചെയ്യാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, കൊച്ചിയോടൊപ്പംതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തും മോണോ റെയിൽ സ്ഥാപിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയിരുന്നു. എന്നാൽ എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക പതിനാലായിരം കോടി രൂപയായതിനെത്തുടർന്ന് പദ്ധതി ഒഴിവാക്കുകയായിരുന്നു. പദ്ധതി നെയ്യാറ്റിൻകര വരെ സ്ഥാപിക്കുമെന്ന് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. എന്തായാലും നേമം കഴിഞ്ഞു മാത്രമേ നെയ്യാറ്റിൻകരയ്ക്ക് പോകാൻ കഴിയൂ. ആ കാര്യത്തിലെനിക്ക് തർക്കമില്ല. ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നുണ്ട്. ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇന്നെല്ലാവരും ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കാസർഗോഡുവരെ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിൻ ആരംഭിച്ചാൽ മൂന്ന് മണിക്കൂർകൊണ്ട് കാസർഗോഡ് എത്തും. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും പ്രൊപ്പോസലുണ്ടോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, തിരുവനന്തപുരം ലൈറ്റ് മെട്രോയുടെ രണ്ടാംഘട്ടം നെയ്യാറ്റിൻകര വരെ വികസിപ്പിക്കുമ്പോൾ നേമം വഴി തന്നെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. വേറെ ഒരു വഴിയിൽക്കൂടിയും പോകില്ല. അക്കാര്യത്തിൽ ഉറപ്പു നൽകാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ബുള്ളറ്റ് ട്രെയിനിന്റെ കാര്യം സംബന്ധിച്ച് മറുപടി പറയേണ്ടത് ഞാനല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയോ അല്ലെങ്കിൽ റെയിൽവേയുടെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രിയോ ആണ് മറുപടി പറയേണ്ടത്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള : സർ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽ ചരിത്രത്തിലില്ലാത്ത പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് സംസ്ഥാനത്ത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളൊക്കെ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ളവയായി മാറിക്കഴിഞ്ഞു. നിരവധി മേൽപ്പാലങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ഏറ്റവും വലിയ സ്വപ്നമായിരുന്ന ലൈറ്റ് മെട്രോ പദ്ധതി സാക്ഷാത്ക്കരിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ സാധ്യമായി എന്നത് ഏറെ അഭിമാനകരമായ കാര്യമാണ്. എന്നാൽ അത് തിരുവനന്തപുരത്തും നെയ്യാറ്റിൻകരയിലും മാത്രമായി ചുരുക്കരുത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള ജില്ലയാണ് മലപ്പുറം. മലപ്പുറം ജില്ലയെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് 16 എം.എൽ.എ.മാർ ഈ നിയമസഭയിലുണ്ട്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ളതും യാത്രാസൗകര്യം വളരെ കുറവുള്ളതുമായ ഒരു പ്രദേശമാണിത്. കോഴിക്കോട് ടൗണിൽ നിന്ന് മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ഹോസ്പിറ്റൽ സിറ്റിയായി അറിയപ്പെടുന്ന പെരിന്തൽമണ്ണയിലേയ്ക്ക് മെട്രോ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, അതിന്റെ വയബിലിറ്റിയും ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡിയുമൊക്കെ നോക്കേണ്ടതുണ്ട്. മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ റോഡ് പുനരുദ്ധാരണത്തിനുവേണ്ടി ഒരു മെഗാ പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അത് സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ വരും. അക്കാര്യത്തിൽ തീരുമാനങ്ങളെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീമതി കെ. കെ. ലതിക: സർ, അങ്ങ് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ തോടന്നൂരിൽ വന്ന് ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷന്റെ, വടകര - പേരാമ്പ്ര വരെയുള്ള റോഡ് പണി സാംഗ്ഷനായി എന്ന് പ്രഖ്യാപനം നടത്തിപ്പോയതാണ്. പ്രഖ്യാപനം കഴിഞ്ഞിട്ട് മൂന്നു വർഷമായി. ആ റോഡിലൂടെ ഒരു വാഹനവും പോകാത്ത രൂപത്തിലായിട്ടുണ്ട്. പണം മുഴുവൻ മറ്റ് മണ്ഡലങ്ങളിലേക്ക് കൊടുക്കുന്നതുപോലെ, നമ്മുടെ മണ്ഡലത്തിനൊന്നും പണം തരാത്തതിന്റെ ഭാഗമായി ആയിരക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങൾ പോകുന്ന ഈ റോഡ് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുകയാണ്. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷന്റെ ഫണ്ടില്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് ആ റോഡിന്റെ റീ-ടാറിംഗിനാവശ്യമായ പ്രവർത്തനം നടത്തുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത് എനിക്ക് നല്ല ഓർമ്മയുണ്ട്. റോഡ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ കമ്പനി ലിമിറ്റഡ് പി.പി.പി. - ആന്വിറ്റി മോഡലിൽ കുറേ റോഡുകൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ അതിൽ രണ്ട് പാക്കേജിന് മാത്രമേ ധനകാര്യ വകുപ്പ് അനുമതി നൽകിയുള്ളൂ. ആ രണ്ട് പാക്കേജും ആരംഭിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ്. എഗ്രിമെന്റ് സ്റ്റേജിലാണിപ്പോഴുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജു : സർ, ലൈറ്റ് മെട്രോ പോലെയുള്ള വലിയ പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ അങ്ങ് ഗ്രാമീണ മേഖലയെ പൂർണ്ണമായി അവഗണിക്കുകയാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ പുനലൂർ - പൊൻകുന്നം റോഡിനെ സംബന്ധിച്ച് കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമൂന്ന് ബഡ്ജറ്റുകളിൽ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ്. പുനലൂരിൽ നിന്ന് പണി ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു നടപടിയും ഇതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ആ റോഡിന്റെ ഏതോ മറ്റുചില ഭാഗങ്ങളിൽ പണി ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു. പുനലൂർ - പത്തനാപുരം ഉൾപ്പെട്ടുവരുന്ന, ആ നിയോജക മണ്ഡലങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന റോഡു ഭാഗത്തിന്റെ പണി ഇതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. ഇത് എന്ന് തുടങ്ങുമെന്ന് പറയാമോ; വളരെ പ്രാധാന്യം കൊടുത്ത് ചെയ്യേണ്ടൊരു റോഡാണെന്ന് അങ്ങേക്കു തന്നെ അറിയാവുന്നതാണ്. അതിന്റെ സ്ഥിതിയൊന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത് പുനലൂർ - മൂവാറ്റുപുഴ റോഡിനെക്കുറിച്ചാണ്. പുനലൂർ - മൂവാറ്റുപുഴ റോഡ് കെ.എസ്.ടി.പി. പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി നടത്താനായി വേൾഡ് ബാങ്കിന് പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുക്കുകയും വേൾഡ് ബാങ്ക് മറ്റുള്ള പദ്ധതികളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി ഇത് പി.പി.പി. ഹൈബ്രിഡ് ആന്വിറ്റിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. അപ്പോഴതിന് കുറേയധികം പ്രോസസ് ആവശ്യമായി വന്നു. അതിനുള്ള എല്ലാ ചർച്ചകളും നടത്തി. ലോകത്തിന്റെ നാനാ ഭാഗത്തുനിന്നും ഇതിന് മുതൽ മുടക്കാൻ തയ്യാറായി ഇൻവെസ്റ്റർമാർ എത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ മാസം തന്നെ അതിന്റെ ടെണ്ടർ നടത്താൻ സാധിക്കും. ഞാൻ ഇന്നലെ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ: സർ, ഇന്ന് കേരളത്തിലെ പ്രധാന വിഷയമാണ് യാത്രാ പ്രശ്നം. കേരളത്തിൽ പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുകയെന്നത് വളരെ പ്രയാസകരമാണ്, പ്രത്യേകിച്ച് ഭൂമി ലഭ്യമാക്കുകയെന്നുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ആധുനിക ശാസ്ത്ര-സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മഞ്ചേശ്വരം മുതൽ പാറശ്ശാല വരെ ഇന്നുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേക്ക് മുകളിലൂടെ പുതിയ പാത നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി, അതിന്റെ സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചും മറ്റ് ശാസ്ത്രീയ വശങ്ങളെക്കുറിച്ചും സമഗ്രമായ പഠനം നടത്തണം. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ പ്രശ്നമായിരിക്കും നിങ്ങൾ പറയുന്നത്. അതിനുള്ള പരിഹാരമാർഗ്ഗവും നമുക്ക് കണ്ടെത്താൻ സാധിക്കും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഇന്നുള്ള യാത്രാ പ്രശ്നങ്ങൾ പരമാവധി പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. പെരിന്തൽമണ്ണയ്ക്കും നേമത്തേക്കുമെല്ലാം പുതിയ സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കിയെടുക്കാനും മെട്രോ രൂപകൽപ്പന ചെയ്യാനുമൊക്കെയുള്ള സാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണ്. അതുകൊണ്ട് വരും തലമുറയെ കണ്ടുകൊണ്ട് ഒരു സമഗ്രമായ പഠനത്തിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് : സർ, ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട നിർദ്ദേശമാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച പ്രാരംഭ ചർച്ചകളൊക്കെ കഴിഞ്ഞു. എലിവേറ്റഡ് ഹൈവേക്ക് പ്രാരംഭമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് റോഡ് വികസിപ്പിക്കുന്നതും ഫ്ലൈഓവറുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതുമൊക്കെ വച്ചുനോക്കുമ്പോൾ കൂടുതൽ ചെലവുണ്ട് എന്നാണ് റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ നിർദ്ദേശം വളരെ സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സമഗ്രമായ പഠനം നടത്താനുള്ള സംവിധാനം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. എം. ചന്ദ്രൻ : സർ, 2009-ൽ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ആരംഭിച്ച മുടപ്പല്ലൂർ-മംഗലം ഡാം റോഡ് ഇപ്പോഴും സാങ്കേതിക കാരണങ്ങൾ കൊണ്ട് മുടങ്ങിക്കിടക്കുകയാണ്. ഞാൻ നിരവധി തവണ ഇവിടെ ഇക്കാര്യം സബ്മിഷനായി അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്. റോഡിന്റെ പണി ആദ്യം എടുത്ത കരാറുകാരൻ പകുതി ചെയ്തിട്ടിട്ട് പോയി. പിന്നീടുവന്ന കരാറുകാരൊക്കെ above tender ആണ് ക്വാട്ട് ചെയ്തത്. ഇപ്പോൾ ഒരാൾ ടെണ്ടർ കൊടുത്തത് 92.6 ശതമാനം above-ലാണ്. അത് സാങ്കേതികമായി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യിലും ധനകാര്യ വകുപ്പിലുമൊക്കെ പോയി ചുറ്റിത്തിരിഞ്ഞ് വീണ്ടും കീഴ്ഘോട്ട് വന്ന് വീണ്ടും മേൽപ്പോട്ട് പോയി ഇപ്പോളത് reject ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ആ ഫയൽ തിരിച്ചുവിളിച്ച് ഈ ടെണ്ടർ അംഗീകരിച്ച് ഏഴ് കൊല്ലമായി മുടങ്ങിക്കിടക്കുന്ന റോഡുപണി നടത്തിത്തരാൻ തയ്യാറാകുമോയെന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, നമ്മുടെ ഒരു സംവിധാനത്തിന്റെ പ്രത്യേകതയാണിത്, പല പ്രാവശ്യം ടെണ്ടർ വിളിച്ചു എല്ലാം above tender ആയിട്ടാണ് പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നൂറ് ശതമാനത്തോളം ഇരട്ടിത്തുകയാണ് ടെണ്ടർ എക്സസ് വന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ഒരു കാരണവശാലും തരാൻ സാധിക്കില്ല. അത് തരില്ല. അത് വേറെ ഏതെങ്കിലും രീതിയിൽ ചെയ്യാൻ പറ്റുമോയെന്ന് ഫയൽ വിളിച്ചുവരുത്തി ഒരു കോൺഫറൻസ് നടത്തി തീരുമാനിക്കാം.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: സർ, കോഴിക്കോട്, എറണാകുളം, തിരുവനന്തപുരം തുടങ്ങിയ മഹാനഗരങ്ങൾ കഴിഞ്ഞാൽ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവുമധികം ഗതാഗതത്തിരക്കുള്ള പ്രദേശമാണ് പാലക്കാട്-കോയമ്പത്തൂർ ലൈൻ. പാലക്കാട്ടു നിന്നും ഗുരുവായൂരിലേയ്ക്കും അങ്ങനെ തന്നെയാണ്. ഈ മഹാനഗരങ്ങളിൽ മെട്രോയും ലൈറ്റ് മെട്രോയും സ്ഥാപിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും ഗതാഗതത്തിരക്കുള്ള ഈ മേഖലയിലേക്ക് എന്തു പദ്ധതിയാണ് സർക്കാർ കൊണ്ടുവരാനുദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്നു വ്യക്തമാക്കുമോ;

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാംഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട സി. പി. മുഹമ്മദ് പറഞ്ഞ മേഖലയിലേക്ക് റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു മെഗാ പദ്ധതി ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. ബഡ്ജറ്റ് വരാനിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് അത് ഞാൻ ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത് ശരിയല്ല.

മി. സ്പീക്കർ : ചോദ്യം *92, ബഹുമാനപ്പെട്ട വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി, ചോദ്യം *111-ഉം *118-ഉം ഇതോടൊപ്പം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യണമെന്ന് ബഹുമാന്യരായ അംഗങ്ങൾ എഴുതി തന്നിട്ടുണ്ട്. ഒരേ വിഷയം ആയതിനാൽ അതുകൂടി ക്ലബ്ബ് ചെയ്യുന്നു.

ആഗോള വിദ്യാഭ്യാസ സംഗമം

2(*92) ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ;
ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ;
ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്;
ഡോ. കെ. ടി. ജലീൽ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്ന ആഗോള വിദ്യാഭ്യാസ സംഗമത്തിന്റെ നടത്തിപ്പിലെ പങ്കാളികൾ ആരൊക്കെയാണ്; വിശദമാക്കാമോ; സംഗമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നു;